


Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
Groupe de travail des transports par voie navigable
Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure
Cinquante-cinquième session
 Genève, 19-21 juin 2019

Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa cinquante-cinquième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6–7	3
III. Atelier intitulé « Encourager la formation d'une flotte moderne, renforcer la sécurité de la navigation et stimuler l'innovation » (point 2 de l'ordre du jour)	8–39	4
IV. Infrastructure des voies navigables (point 3 de l'ordre du jour).....	40–49	11
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	40–41	11
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E (Livre bleu).....	42–47	11
C. Carte du réseau européen des voies navigables (résolution n° 30).....	48–49	13
V. Normalisation des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour).....	50–65	13
A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 5).....	50–55	13
B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	56–63	14
C. Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révisée)	64–65	15



VI.	Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et navigation intelligente (point 5 de l'ordre du jour)	66–74	16
VII.	Suivi de la Conférence ministérielle internationale intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure » (point 6 de l'ordre du jour)	75–78	18
	A. Suivi de la mise en œuvre des décisions adoptées lors de la Conférence de Wrocław	75–76	18
	B. Révision du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe	77–78	18
VIII.	Promotion des services d'information fluviale ainsi que des autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)	79–85	19
	A. Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (résolution n° 48, révision 3)	79–80	19
	B. Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80)	81–82	19
	C. Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour les services d'information fluviale	83–85	20
IX.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)	86	20
X.	Termes et définitions se rapportant au transport par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour)	87	21
XI.	Statistiques des transports par voie navigable (point 10 de l'ordre du jour)	88–89	21
XII.	Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour)	90–94	21
	A. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4)	90–91	21
	B. Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance	92–93	22
	C. Formation et perfectionnement des conducteurs de bateaux de plaisance	94	22
XIII.	Thème général de la cinquante-sixième session du Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour)	95	22
XIV.	Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)	96–99	22
	A. Stratégie du Comité des transports intérieurs	96	22
	B. Deuxième Forum annuel des ports ukrainiens de 2019	97	23
	C. Septième Forum international de la formation et du perfectionnement des gens de mer et des équipages	98	23
	D. Hommage à M. Bühler	99	23
XV.	Adoption du rapport (point 14 de l'ordre du jour)	100	23

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après dénommé le Groupe de travail) a tenu sa cinquante-cinquième session du 19 au 21 juin 2019 à Genève.
2. Ont participé à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Finlande, Hongrie, Roumanie, Slovaquie, Suisse, Tchéquie et Ukraine.
3. Ont également participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). Étaient présentes des délégations de la Confédération européenne des sociétés de technologie maritime (CEMT), de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), de l'Association européenne des fabricants de moteurs à combustion interne (EUROMOT), de la Fédération européenne des ports intérieurs (FEPI), de l'Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU) et de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Étaient présentes sur invitation du secrétariat des délégations des organisations suivantes : Avatar Logistics AB, Free Boating Association, HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Education in Inland Navigation (EDINNA), Marine Autonomous Systems Regulatory Working Group (groupe de travail de la réglementation des systèmes maritimes autonomes, MASRWG), Académie maritime de Harlingen, Pro Danube International, RheinPorts GmbH, Tehag Engineering AG et Université russe des transports.
4. Le secrétariat (M^{me} V. Ivanova) a ouvert la session au nom de M. Yuwei Li, Directeur de la Division des transports durables de la Commission économique pour l'Europe (CEE).
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, par. 7), M. I. Ignatov (Bulgarie) a présidé la cinquante-cinquième session.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/109, document informel SC.3/WP.3 n° 12 (2019).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire sous réserve des modifications apportées pendant la session : le point 13 de l'ordre du jour « Questions diverses » a été complété par les points suivants : a) Stratégie du Comité des transports intérieurs ; b) Deuxième Forum annuel des ports ukrainiens 2019 ; c) Septième Forum international de la formation et du perfectionnement des gens de mer et des équipages ; et d) Hommage à M. Bühler. Il a été complété par le document informel SC.3/WP.3 n° 12 (2019) pour tenir compte des documents informels SC.3/WP.3 n°s 13 à 22.
7. Conformément à la pratique établie, il a été convenu que seules les principales décisions devraient figurer dans le projet établi par le secrétariat pour lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec le concours du secrétariat et distribué après la session. Tous les exposés peuvent être téléchargés à la page Web www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2019.html (onglet « 55th Session », sous-onglet « Presentations »).

III. Atelier intitulé « Encourager la formation d'une flotte moderne, renforcer la sécurité de la navigation et stimuler l'innovation » (point 2 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, Déclaration ministérielle « La navigation intérieure dans le contexte international »¹, document informel n° 21 (2019).

8. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa cinquante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, par. 97), l'atelier intitulé « Encourager la formation d'une flotte moderne, renforcer la sécurité de la navigation et stimuler l'innovation » a eu lieu le 19 juin 2019. Les participants se sont concentrés sur les projets en cours visant à développer les voies navigables intérieures, les ports et les parcours côtiers, la réglementation européenne visant à l'écologisation de la flotte intérieure, les technologies innovantes permettant de réduire les émissions des moteurs embarqués, la promotion de la navigation automatisée et les domaines d'intervention pour une stratégie commune visant à encourager les innovations. L'ensemble des exposés et vidéos peuvent être téléchargés à la page Web www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2019.html (onglet « 55th Session », sous-onglet « Workshop »). L'atelier a été ouvert par le secrétariat.

9. La première table ronde, tenue le matin, était intitulée « Projets et programmes innovants pour les voies navigables et les parcours côtiers ». Les principaux orateurs étaient M. F. Harder (RheinPorts GmbH), M. S. Wiech (HPC Hamburg Port Consulting GmbH), M. J. Hasu (Conseil régional de Carélie du Nord (Finlande)), M. J. Lantz (Avatar Logistics AB (Suède)) et M^{me} A.-S. Pauwelyn (De Vlaamse Waterweg nv (Belgique)).

10. M. Harder et M. Wiech ont appelé l'attention sur le RheinPorts Information System (RPIS), un système électronique de gestion des conteneurs transportés par barges qui avait été élaboré pour décongestionner la circulation et diminuer la pollution de l'environnement sur le Rhin supérieur ainsi que pour faciliter les procédures transfrontières entre la Suisse et l'Union européenne. Le RPIS était utilisé dans les ports intérieurs et les terminaux d'Allemagne, de France et de Suisse depuis 2015. Une démonstration en ligne du système a mis en évidence le fait que les interactions entre les autorités portuaires, les exploitants de terminaux et de barges et les autorités douanières facilitaient la planification et le fonctionnement des opérations portuaires. Les intervenants ont également traité du rôle des ports intérieurs dans la numérisation de l'exploitation des voies navigables. Ils ont évoqué d'autres projets intéressant le RPIS et souligné la nécessité de coopérer et d'échanger les bonnes pratiques. Un nouveau projet intitulé RPIS 4.0 était en cours pour étendre le système à d'autres types de marchandises et l'intégrer à d'autres modes de transport. Les orateurs ont conclu en énumérant les principaux enseignements tirés du projet et les facteurs de réussite.

11. L'Allemagne, l'Ukraine et l'ERSTU ont posé plusieurs questions : a) en ce qui concernait les données utilisées comme identificateur du voyage dans le projet, il s'agissait des géodonnées et du Répertoire de codes des Nations Unies pour les lieux utilisés pour le commerce et les transports ; à un stade ultérieur, il pourrait être envisagé d'utiliser l'index RIS à cette fin en coopération avec les groupes internationaux d'experts des services d'information fluviale ; b) en ce qui concernait la planification de l'arrivée prévue, le délai pouvait être de trois ou quatre jours ; et c) en ce qui concernait les langues disponibles dans le RPIS, il s'agissait actuellement de l'allemand, du français et du néerlandais.

12. M. Hasu a commencé par une vidéo sur le canal de Saimaa, ouvert à la navigation trois cents jours par an, dont les principaux paramètres étaient une longueur de 770 km et un tirant d'eau de 4,35 m. Il a expliqué la répartition de l'entretien du chenal entre la Finlande et la Fédération de Russie. Les grands projets de développement d'infrastructures récents et en cours étaient : a) la modernisation des écluses ; b) l'introduction de services de brise-glace ; c) la construction de nouveaux ponts ; et d) le détournement du chenal. Il a mis

¹ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_f.pdf.

l'accent sur la structure du transport de marchandises sur le canal de Saimaa qui constituait un maillon de plusieurs chaînes d'approvisionnement pour l'industrie, les facteurs de succès, les problèmes à régler et les mesures d'amélioration prévues. Dans le projet de programme du Gouvernement pour la période 2019-2023 était prévu le développement des voies navigables finlandaises ainsi que l'exécution de projets internationaux, notamment le projet INFUTURE (avec la Fédération de Russie) et l'extension du projet EMMA.

13. L'Ukraine, la Commission de la Save et l'ERSTU ont posé des questions sur a) l'exploitation des écluses sur le canal de Saimaa pendant la période de gel ; b) les perspectives de la navigation autonome sur les voies navigables intérieures finlandaises ; c) le système de balisage et de marquage appliqué sur le canal de Saimaa, qui était conforme à la réglementation maritime internationale ; et d) les principaux résultats du projet EMMA en Finlande. M. Hasu a également informé le Groupe de travail d'un projet expérimental de voie navigable intelligente sur les voies navigables finlandaises, qui débiterait à l'automne 2019 dans le cadre de l'extension du projet EMMA. Ce projet visait à améliorer la sécurité dans les chenaux étroits, à réduire les coûts d'entretien à long terme et à éviter la pollution lumineuse produite par les signaux du chenal en ajustant à distance l'intensité lumineuse des bouées et en surveillant à distance le niveau des batteries.

14. M. Lantz a évoqué la situation actuelle ainsi que les perspectives du développement de la navigation intérieure en Suède et les problèmes à régler. Il a présenté une vue d'ensemble des voies navigables suédoises, y compris le lac Vänern, le Göta älv et le lac Mälaren, ainsi que les principaux armateurs et la structure de la flotte intérieure, et a exposé les activités d'Avatar Logistics AB dans le domaine du transport par voie navigable et de la logistique, et a évoqué les projets en cours : a) la modernisation de la flotte de transport de granulats du lac Mälaren à Stockholm ; b) un projet d'entreprise concernant la logistique des combustibles liquides entre Göteborg, Lysekil et Karlstad ; et c) la construction du nouveau port à conteneurs de Stockholm-Norvik, qui avait nécessité l'extension du classement des zones de voies navigables intérieures sur la côte à Göteborg et Brofjorden ainsi que dans la zone du port de Norvik et du lac Mälaren. D'autres problèmes qui se posaient pour la navigation intérieure, outre des coûts plus élevés, étaient la nécessité de promouvoir la navigation intérieure, de développer la base réglementaire et d'établir un plan de développement coordonné pour ce secteur.

15. En réponse à des questions posées par les représentants de l'Ukraine, de l'ERSTU et de HPC Hamburg Port Consulting GmbH, le représentant d'Avatar Logistics AB a fourni des informations sur : a) le modèle commercial du projet du port de Stockholm-Norvik ; b) les perspectives et les difficultés que présentait le passage des normes maritimes actuellement appliquées aux technologies des services d'information fluviale ; c) la part du transport par voie navigable en Suède et les projets visant à améliorer la logistique urbaine à Stockholm. Il a été mentionné que les besoins en matériaux de construction et en recyclage des déchets ainsi que pour d'autres aménagements de l'infrastructure urbaine pourraient faciliter un accroissement du rôle du transport par voie navigable dans la logistique urbaine.

16. La Fédération de Russie a informé les participants de projets de construction de bateaux fluviomaritimes à passagers en cours dans les chantiers navals d'Astrakhan et de Nijni-Novgorod (Fédération de Russie) ; la livraison était prévue au troisième trimestre de 2019 et en 2020, respectivement. Il s'agissait d'un nouveau type de paquebots de croisière fluviomaritimes d'une capacité d'environ 300 passagers, conçus selon les normes les plus récentes en matière de sécurité et de confort des passagers, d'équipements modernes y compris des stations AIS², de prévention de la pollution et autres aspects. Ils étaient destinés à être utilisés sur les lignes de croisière Moscou-Astrakhan, Moscou-Saint-Petersbourg (en passant sur les lacs Ladoga et Onega) et Moscou-Rostov-sur-le-Don (y compris le canal navigable de la Volga au Don). Le Groupe de travail a en outre été informé des projets de développement d'infrastructures en cours, conformément à la stratégie de développement du transport par voie navigable de la Fédération de Russie jusqu'en 2030.

² Système d'identification automatique.

17. L'ERSTU a informé les participants : a) de la tenue de l'atelier de la CCNR sur le transport fluvio-maritime, qui était prévue le 11 septembre 2019 à Duisburg (Allemagne) (document informel SC.3/WP.3 n° 21 (2019)) ; et b) de l'élaboration par la CCNR d'un rapport thématique sur le transport fluvio-maritime en coopération avec la Commission européenne et l'ERSTU. Les délégations ont été invitées à participer à l'atelier. Le Groupe de travail a approuvé la proposition de l'ERSTU tendant à ce qu'il inscrive à l'ordre du jour de sa cinquante-sixième session les résultats de l'atelier et le résumé du rapport thématique de la CCNR sur le transport fluvio-maritime.

18. M^{me} Pauwelyn a présenté des projets relatifs aux voies navigables en Flandre (Belgique), qui visaient à introduire des innovations, à améliorer la compétitivité du secteur et à accroître le transfert modal de la route aux voies navigables :

a) Les Pallet Shuttle Barges de la société Blue Line Logistics étaient de nouveaux catamarans d'une longueur de 50 m, destinés au transport sur le pont de marchandises en palettes, en grands récipients pour vrac souples ou en conteneurs. Les avantages, notamment un processus de chargement et de déchargement sûr et bref ainsi qu'une taille, un équipage et des coûts d'exploitation réduits, rendaient ces bateaux compétitifs par rapport au transport routier ;

b) Le projet Hull-to-Hull (H2H), lancé en 2017, visait à assurer la sécurité de la navigation des bateaux à proximité les uns des autres ou à proximité d'objets. La détermination de la position de deux bateaux coque à coque ou entre la côte et la coque du bateau était basée sur Galileo, EGNOS³ et d'autres méthodes de positionnement. En Belgique, des essais étaient prévus par Blue Line Logistics sur un bateau télécommandé et par l'Université de Louvain ;

c) Watertruck+ était un concept modulaire de convois de petites barges poussées qui accroîtraient le rayon d'action, la capacité et la souplesse fonctionnelle du transport par voie navigable, et qui pourrait également s'appliquer aux réseaux de petites voies navigables (une démonstration vidéo a été présentée) ; et

d) Les technologies de navigation sans équipage élaborées par SEAFAR pour la conduite à distance de barges fluviales automatisées, dont les essais débuteraient en septembre 2019.

19. Pour la deuxième table ronde, intitulée « Écologisation de la flotte », les principaux orateurs étaient M. R. Payne (EUROMOT), M. B. Franken (Tehag Engineering AG) et M. F. Cuenot (secrétariat de la CEE) ; l'exposé de M. C. Kreuzinger (Würzburger Hafen GmbH) était présenté par le secrétariat.

20. M. Payne, Président du groupe de travail maritime d'EUROMOT, a exposé en détail la nouvelle réglementation européenne relative aux engins mobiles non routiers : les nouvelles prescriptions applicables aux émissions des engins mobiles non routiers de la phase V du règlement (UE) 2016/1628 et ses règlements complémentaires⁴. Les points saillants en étaient les changements importants apportés aux règlements concernant les moteurs auxiliaires, l'utilisation des moteurs d'engins non routiers et des moteurs de camions conformes à la norme Euro VI, ainsi que les changements apportés à la catégorisation des moteurs qui influaient sur les valeurs limites des émissions pour la phase V. L'orateur a formulé des recommandations à l'intention des fabricants de moteurs concernant les mesures à prendre pour respecter les prescriptions de la phase V par rapport aux autres règlements. Des informations détaillées étaient disponibles dans le guide publié conjointement par EUROMOT et le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI)⁵ ; l'orateur a donné des exemples tirés du

³ Système européen de navigation par recouvrement géostationnaire.

⁴ Règlement délégué (UE) 2017/654 de la Commission du 19 décembre 2016 ; règlement délégué (UE) 2018/236 de la Commission du 20 décembre 2017 ; règlement délégué (UE) 2017/655 de la Commission du 19 décembre 2016 ; règlement d'exécution (UE) 2017/656 de la Commission du 19 décembre 2016 ; règlement délégué (UE) 2018/987 de la Commission du 27 avril 2018 ; règlement d'exécution (UE) 2018/988 de la Commission du 27 avril 2018 ; et règlement délégué (UE) 2018/989 de la Commission du 18 mai 2018.

⁵ www.euromot.eu/publication-and-events/publications.

guide sur les nouveaux types de moteurs et de bateaux, les dérogations, les moteurs de remplacement et le plan de transition pour les moteurs de la phase V.

21. M. Franken a commencé par les activités du groupe Tehag dans le domaine des systèmes de traitement aval des moteurs en vue d'un large éventail d'applications. Il a décrit les principes utilisés pour réduire les éléments des émissions nocives des moteurs diesel (bruit, gaz d'échappement polluants et particules) et examiné en détail les technologies de traitement aval disponibles : a) le filtre à particules diesel (DPF), y compris différentes méthodes de régénération et les prescriptions pour le bon fonctionnement du système, et b) la réduction catalytique sélective (SCR) visant à réduire les émissions de NO_x. Il a présenté des exemples récents de différents types de traitement aval des moteurs produits par le groupe Tehag pour les bateaux. En conclusion, l'orateur a souligné que le choix de la technologie devait être fondé sur les conditions de fonctionnement et a insisté sur l'importance d'un bon entretien des moteurs et sur la qualité du carburant et de l'huile lubrifiante pour assurer le degré de traitement requis des émissions des moteurs.

22. M. Cuenot a présenté les activités du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) dans le domaine de la pollution atmosphérique et des incidences des véhicules sur le climat. Il a mis l'accent sur : a) les travaux de réglementation qui avaient abouti à l'élaboration de divers Règlements ONU ; b) les technologies de réduction des émissions nocives des moteurs des véhicules routiers lourds, y compris les gaz à effet de serre ; et c) les mesures pertinentes en place et leur incidence sur la navigation intérieure, en se fondant sur la comparaison des conditions des essais d'émissions des camions et des bateaux de navigation intérieure, et sur les aspects relatifs au rendement énergétique et aux émissions de CO₂ des engins mobiles non routiers compte tenu des prescriptions de la phase V de la réglementation de l'Union européenne. Ses conclusions ont porté sur la disponibilité des technologies de réduction des émissions de polluants pour les applications routières et les bateaux de navigation intérieure, sur la nécessité de sensibiliser le public à la réalité du CO₂ et à l'efficacité énergétique des engins mobiles non routiers, et sur la pertinence de ce sujet dans le proche avenir.

23. M. Kreuzinger a commencé son exposé par un bref aperçu des activités de Würzburg Supply and Transport GmbH et du groupe WVV et de leurs progrès en matière d'alimentation électrique à terre. Il a souligné que le développement rapide des croisières fluviales et l'augmentation de la demande d'énergie pour ce type de bateau avaient un impact sur l'environnement dans les zones d'accostage en raison des émissions nocives, du bruit et des vibrations, et que la solution consistait, pour les bateaux à quai, à utiliser le réseau électrique à terre. Il a décrit le principe du raccordement des bateaux au réseau électrique à terre et les principaux composants, le fonctionnement des terminaux énergétiques fondés sur les générateurs électriques à connexions de type Powerlock utilisés sur les rivières européennes, les connecteurs pour les différents types de bateaux et les normes applicables. L'accent a été mis sur les avantages et les perspectives d'avenir des systèmes d'alimentation électrique à terre. Le fonctionnement d'un terminal énergétique WVV a été illustré par une vidéo.

24. Lors de la troisième table ronde ont été évoqués les projets de modernisation et d'écologisation de la flotte du Danube. Les principaux orateurs étaient M^{me} M. Patrichi (Roumanie), M^{me} C. Siot (Pro Danube International) et M. I. Gladkykh (Ukraine).

25. M^{me} Patrichi a présenté les activités de modernisation de la flotte danubienne conformément aux activités du domaine prioritaire 1a de la Stratégie de l'Union européenne pour la région du Danube, intitulé Améliorer la mobilité et la multimodalité sur les voies navigables. Il s'agissait d'un domaine prioritaire coordonné par l'Autriche et la Roumanie, avec la participation d'acteurs et parties prenantes importants de 14 pays de la région du Danube. Les projets récents étaient les suivants : a) le projet Bateau danubien novateur⁶, dont les résultats avaient montré que l'efficacité énergétique et la rentabilité des bateaux danubiens dépendaient dans une large mesure de l'état des voies navigables, en particulier de la profondeur d'eau disponible, de sorte que le maintien de bonnes conditions de navigation était une priorité pour les États riverains du Danube ; b) le projet

⁶ www.danube-navigation.eu/uploads/files/Conferences/2014-01-30_IDV_full_report.pdf.

PROMINENT (Promouvoir l'innovation dans le transport par voies navigables intérieures)⁷; c) le projet GREEN DANUBE (Mesures transnationales intégrées et solutions pratiques pour un réseau de transport intérieur écologique dans la région danubienne)⁸; et GRENDDEL (Pour une flotte danubienne verte et efficace)⁹. Parmi les exemples de bateaux, on pouvait citer un ferry entièrement électrique construit à Brăila (Roumanie) qui serait livré avant la fin de l'année 2019, et un USV¹⁰ zéro émission, alimenté à l'énergie solaire, pour les relevés hydrographiques en Bulgarie. Les coordonnateurs du domaine prioritaire 1a pour la période postérieure à 2020 mettaient l'accent sur la poursuite du suivi des innovations dans les technologies d'écologisation et de modernisation de la flotte et sur la contribution à une stratégie pour leur mise en œuvre dans la flotte du Danube.

26. M^{me} Siot a poursuivi en donnant des informations détaillées sur le projet GRENDDEL, qui se poursuivrait jusqu'à la fin de 2020 : les activités de Pro Danube International, le contexte et les thèmes des mesures visant à moderniser la flotte du Danube, par exemple l'utilisation de carburants de substitution, la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de la consommation d'énergie, ainsi que les nouveaux modèles de flux de marchandises, de logistique et de bateaux. Les objectifs du projet étaient les suivants : a) préparer les exploitants de bateaux à la modernisation au moyen de transferts d'informations et de l'examen de projets européens antérieurs ; b) élaborer des plans d'investissement pour la flotte et un régime harmonisé d'aides d'État ; c) élaborer un cadre réglementaire pour la mise en œuvre de technologies respectueuses de l'environnement ; d) mettre au point une stratégie de modernisation de la flotte à l'échelle nationale ; et e) intégrer le transport fluvial aux systèmes logistiques. L'oratrice a également donné des précisions sur le régime d'aides d'État envisagé, ses objectifs et son calendrier, et a souligné l'importance de l'aide publique à la modernisation de la flotte danubienne.

27. A suivi un débat sur la participation de pays extérieurs à l'Union européenne à des projets financés par l'Union et sur l'utilisation des résultats de ces projets. L'Ukraine a demandé des précisions sur les conditions de participation. Le modèle de régime d'aides d'État découlant du projet GRENDDEL serait mis à la disposition du public par Pro Danube International.

28. M. Gladkykh a présenté les progrès récents et les résultats attendus du développement des services d'information fluviale en Ukraine. Les travaux de recherche en cours avaient pour but de créer un modèle dynamique de cartes électroniques de navigation qui permettrait de prédire l'impact environnemental du fonctionnement des bateaux. Dans ce modèle avaient été intégrés trois modèles dynamiques du fond de la mer ou du lit de la rivière, de la surface (niveau de l'eau) et du bateau en mouvement après plusieurs années d'observation en mer Noire, de mesures et de modélisation corrigée en fonction du facteur d'échelle. L'orateur a décrit les relevés de la surface et du fond de l'eau, les modèles mathématiques utilisés et a présenté la composante dynamique de l'indice RIS et le codage du modèle dynamique qui en découlait dans les cartes électroniques. Le modèle pouvait être utilisé pour les observations en temps réel par les exploitants de bateaux, les centres de services d'information fluviale, les exploitants de bateaux télécommandés et de bateaux de surface sans équipage, à des fins de relevés hydrographiques et de modélisation.

29. Les participants à la quatrième table ronde se sont penchés sur l'harmonisation du cadre juridique et des domaines d'intervention en vue d'encourager l'innovation. M^{me} Pauwelyn et M^{me} Liégeois ont présenté les faits récents survenus dans le cadre du programme de navigation intelligente en Flandre. La zone d'essai pour la navigation intelligente comprenait déjà l'ensemble des voies navigables flamandes et une procédure d'essai avait été mise en place pour garantir la sécurité de la navigation. De Vlaamse Waterweg nv élaborait l'adaptation de la législation en vue de l'essai de bateaux intelligents. De nouveaux ajustements des règles internationales de la navigation intérieure avaient été étudiés, notamment le CEVNI, le SIGNI, d'autres résolutions de la CEE et

⁷ www.prominent-iwt.eu.

⁸ www.interreg-danube.eu/approved-projects/green-danube.

⁹ www.interreg-danube.eu/approved-projects/grendel.

¹⁰ Bateau de surface sans pilote.

autres conventions et accords internationaux relatifs à la navigation intérieure. Avaient ainsi été recensés 14 domaines d'intervention qui abordaient les principaux éléments du CEVNI, les qualifications des membres d'équipage, les prescriptions techniques, la communication, la responsabilité, l'infrastructure, la navigation de plaisance, ainsi que les réglementations manquantes concernant les documents numériques, la cybersécurité et la répression. Les orateurs ont souligné le rôle de la coopération internationale dans le traitement de ces questions, évoqué la coopération existante au sein du groupe de travail de la CCNR sur le Règlement de police pour la navigation du Rhin, du CESNI, de l'AISM¹¹ et de l'AIPCN¹², et invité les deux groupes de travail de la CEE à développer cette coopération sur la base du programme de travail du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) pour 2018-2019. Tous les participants ont été invités à faire part de leurs observations aux auteurs de l'exposé et au secrétariat.

30. Le Président a remercié la Belgique pour le travail accompli et a énuméré de nouvelles questions découlant de l'exposé que devrait examiner le Groupe de travail. Celui-ci a félicité la Belgique pour cette initiative opportune et a appuyé la proposition. Un débat a suivi à propos des répercussions de l'automatisation sur les règles de navigation, le marquage des bateaux et les questions connexes. L'Allemagne, la Belgique, l'Ukraine, la Commission de la Save, l'EBA, le MASRWG et le secrétariat y ont participé. Il a été souligné que :

- Au stade actuel, le marquage visuel sur les bateaux automatisés devait être maintenu conformément aux règles de circulation, car cela pouvait avoir une incidence sur la sécurité de la navigation. Par la suite, le retrait du marquage pourrait être envisagé pour les seules zones spécialement destinées aux bateaux entièrement autonomes, sous la surveillance du centre de contrôle à terre ;
- En ce qui concernait la navigation autonome, un principe commun de visualisation des informations essentielles pour la sécurité de la navigation devait être appliqué ; cela n'était pas encore possible et ces applications devraient s'appuyer sur l'expérience acquise dans la navigation autonome et sur la réglementation pertinente ;
- Les lacunes actuelles de la législation et des dispositions techniques ne devaient pas empêcher la poursuite du développement d'innovations ;
- L'automatisation pouvait également avoir une incidence sur les règles de navigation et sur la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et, par conséquent, ces dispositions devaient également être analysées ;
- Il convenait d'établir une distinction entre les bateaux télécommandés et les bateaux entièrement autonomes ;
- L'assemblée générale de l'EBA, en avril 2019, avait examiné cette question et avait conclu que l'automatisation ne devait pas affecter la sécurité de la navigation. Une déclaration de principe des plaisanciers suivrait.

31. Le Groupe de travail a pris note des activités de modernisation de la flotte menées par la CCNR et le CESNI : a) les orientations concernant la compréhension et l'interprétation des dispositions applicables aux moteurs compte tenu du règlement (UE) 2016/1628 applicable aux engins mobiles non routiers et du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) mentionné précédemment par EUROMOT¹³ ; b) les points pertinents du programme de travail du CESNI concernant les dispositions relatives aux piles à combustible, aux batteries au lithium ionique, à la collecte de données sur les projets expérimentaux, en particulier les carburants de substitution et l'automatisation ; c) une étude sur le financement de la transition énergétique en faveur d'un secteur de la navigation intérieure à émissions nulles en Europe, récemment lancée par la CCNR et dont l'objectif était de mettre un terme aux

¹¹ Association internationale de signalisation maritime.

¹² Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales.

¹³ www.cesni.eu/wp-content/uploads/2018/11/FAQ_Engines_fr.pdf.

émissions de gaz à effet de serre et autres polluants d'ici à 2050, comme indiqué dans la Déclaration de Mannheim¹⁴. Les résultats de cette étude viseraient à s'inscrire dans le cadre financier pluriannuel de l'Union européenne.

32. Toutes les tables rondes ont été suivies de débats et de questions à examiner plus avant. Les participants ont répondu dans un questionnaire à choix multiples¹⁵ que les principales raisons de moderniser la flotte intérieure étaient les suivantes :

- L'amélioration de la performance environnementale ;
- L'amélioration du rapport coût-efficacité du transport par voies navigables ;
- L'amélioration de la qualité des services de transport ;
- L'amélioration des performances logistiques de la navigation intérieure ;
- Le respect des dispositions obligatoires et des normes techniques actualisées renforçant la sécurité de la navigation ;
- L'intégration dans les chaînes d'approvisionnement logistiques ;
- L'amélioration des conditions de travail et de vie.

33. Les répondants étaient d'avis que les mesures suivantes permettraient d'améliorer les performances environnementales du transport par voies navigables :

- L'utilisation d'énergies renouvelables et de carburants de substitution ;
- La réduction des émissions de polluants atmosphériques ;
- La réduction de la consommation d'énergie et/ou de carburant ;
- L'introduction de nouveaux types de bateaux et la modernisation des bateaux existants.

34. Parmi les mesures qui amélioreraient le plus la performance environnementale des bateaux, on pouvait citer les suivantes :

- Les systèmes de traitement aval des gaz d'échappement pour moteurs embarqués ;
- La propulsion à gaz et à gaz-électrique ;
- La propulsion diesel-électrique.

35. Le Groupe de travail a noté que des programmes efficaces de modernisation de la flotte nécessitaient :

- De nouveaux instruments financiers destinés à améliorer la performance environnementale des bateaux de navigation intérieure ;
- L'engagement de tous les acteurs en faveur d'un meilleur entretien et d'une meilleure exploitation des voies navigables ;
- Le développement de la numérisation, de l'automatisation et d'autres technologies innovantes ;
- Des investissements dans le développement des ports intérieurs et côtiers en tant que pivots des stratégies de développement régional et des initiatives transfrontières ;
- L'amélioration des compétences et de la qualification du personnel.

¹⁴ La Déclaration ministérielle « 150 ans d'existence de l'Acte de Mannheim – Un levier pour une navigation rhénane et intérieure dynamique » a été signée par les États membres de la CCNR lors du sixième Congrès international de la CCNR, tenu le 17 octobre 2018 à Mannheim (Allemagne).

¹⁵ Les conclusions de la manifestation de transfert de savoir-faire sur la modernisation de la flotte danubienne tenue les 7 et 8 mars 2019 à Vienne par INDanube (<https://indanube.eu/2019/03/13/know-how-transfer-on-modernisation-of-danube-fleet/>) ont été utilisées dans le questionnaire.

36. Les participants ont convenu que les principaux obstacles et difficultés étaient :
- L'insuffisance des investissements dans le secteur et l'absence de régimes publics de soutien à l'innovation et à l'investissement ;
 - L'insuffisance de la sensibilisation politique aux avantages et aux besoins du secteur ;
 - La diminution des volumes transportés et de la part du transport fluvial.
37. Le Groupe de travail est convenu que les mesures ci-après faciliteraient la modernisation de la flotte aux niveaux transnational et national :
- La promotion d'une flotte verte et des projets expérimentaux ainsi que l'échange des bonnes pratiques ;
 - La diffusion des avantages de l'écologisation de la flotte ;
 - L'élaboration de normes et de règles visant à faciliter l'introduction de carburants de substitution, de systèmes de propulsion modernes et d'autres innovations ;
 - La poursuite des travaux d'harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux ;
 - Une participation plus active aux activités pertinentes de la CEE, des groupes d'experts de la Commission européenne, des commissions fluviales et du CESNI.
38. Les participants ont souligné l'importance de l'entretien, de la remise en état, de la modernisation et du développement de l'infrastructure des voies navigables pour la performance environnementale et économique de la flotte, en particulier dans la région du Danube, et de l'intégration du transport fluvial dans les chaînes de transport et de logistique intermodales et multimodales.
39. Le Président a remercié les orateurs au nom du Groupe de travail pour leurs précieuses contributions à l'atelier.

IV. Infrastructure des voies navigables (point 3 de l'ordre du jour)

A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale

Document : ECE/TRANS/120/Rev.4.

40. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat n'avait reçu aucune nouvelle information sur les adhésions à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) non plus que sur les ratifications dudit Accord. Il a été demandé au secrétariat de poursuivre les consultations avec l'Allemagne concernant une éventuelle ratification.

41. Le Groupe de travail a examiné la manière de faciliter la mise en œuvre de l'AGN et d'accroître le nombre de parties contractantes, et a demandé au secrétariat d'établir un projet de plan par étapes pour l'adhésion à l'AGN dans lequel figureraient toutes les informations pertinentes. La Belgique a appuyé la proposition.

B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E (Livre bleu)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 et Amend.1,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/25, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/26.

42. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les propositions d'amendement à l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E

(Livre bleu) soumises par la Belgique (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/26) et a demandé au secrétariat de les transmettre au Groupe de travail des transports par voie navigable.

43. L'Ukraine a indiqué que certains des paramètres du chenal de la section ukrainienne de la voie navigable E 40 indiqués dans la troisième révision du Livre bleu ne correspondaient pas aux valeurs réelles. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de consulter l'Ukraine sur les paramètres de la section ukrainienne de la voie navigable E 40 et d'établir un amendement, le cas échéant.

44. Le Groupe de travail a pris note du document d'orientation du projet EMMA intitulé « Développer le transport par voie navigable et le transport fluvio-maritime en Europe et dans la région de la mer Baltique » (document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/25). La Commission de la Save s'est référée à une recommandation figurant dans le document tendant à l'élaboration d'un guide de bonnes pratiques pour la mise en œuvre des investissements dans les voies navigables en collaboration avec les organisations écologiques (annexe au document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/25, par. 4.4, dernier alinéa). Il existait un exemple d'un tel guide, à savoir la Déclaration conjointe « Développement de la navigation intérieure et protection de l'environnement dans le bassin du Danube » élaborée en 2007 par les Commissions de la Save et du Danube et la Commission internationale pour la protection du Danube¹⁶. Le développement du projet PLATINA s'était poursuivi avec l'élaboration du « Guide de bonnes pratiques pour une planification durable des voies navigables »¹⁷.

45. Le Président a souligné que les recommandations figurant dans le document d'orientation étaient conformes à la Déclaration de Wrocław, et a invité le Groupe de travail à envisager des mesures de suivi pertinentes pour ses activités. Le Groupe de travail a réfléchi à la manière dont il pourrait contribuer à l'exécution des tâches proposées dans ce document et a décidé :

a) D'appuyer l'élaboration du plan d'action pour la promotion de la navigation intérieure dans la région de la mer Baltique et sa mise en œuvre afin d'améliorer la capacité de la navigation intérieure et de la navigation fluvio-maritime ;

b) De faciliter la révision et l'adoption des résolutions relatives aux services d'information fluviale (résolutions n^{os} 48, 57, 58, 63, 79 et 80) ;

c) De poursuivre ses activités visant à promouvoir l'automatisation de la navigation intérieure et d'autres technologies innovantes ;

d) D'envisager d'éventuelles modifications du Livre bleu en fonction des résultats du projet et de son extension, ainsi que des mises à jour pertinentes des zones et paramètres des voies navigables intérieures par les États de la région de la mer Baltique ;

e) De demander au secrétariat d'établir des contacts avec tous les États de la région de la mer Baltique et de les inviter régulièrement aux sessions du SC.3 et du Groupe de travail ;

f) De demander au secrétariat de télécharger le texte du document d'orientation sur la page Web du SC.3, en particulier la section sur les normes et accords sous-régionaux, afin de le mettre à la disposition de tous les États membres et autres parties concernées.

46. Le Groupe de travail s'est félicité des informations fournies par Avatar Logistics concernant la prolongation du projet EMMA par tous les pays intéressés. Les travaux se poursuivraient sur certaines questions particulières ; la Suède poursuivrait l'étude sur les bateaux adaptés à la navigation dans la glace. L'ERSTU a informé le Groupe de travail de la lettre d'appui à la prorogation du projet EMMA établie conjointement avec d'autres organisations internationales de navigation intérieure et de la réunion prévue avec le chef de file du projet pour examiner la contribution éventuelle de l'ERSTU à l'application des recommandations figurant dans le document d'orientation.

¹⁶ www.savacommission.org/dms/docs/dokumenti/documents_publications/publications/other_publications/development_of_inland_navigation_and_environmental_protection_in_the_danube_river_basin.pdf, disponible également sous la cote ECE/TRANS/SC.3/2008/17.

¹⁷ www.icpdr.org/main/sites/default/files/Platina_IWT%20Planning%20Manual.FINAL.Aug10.c.pdf.

47. Le Groupe de travail a invité les pays participant au projet à le tenir informé du suivi et des progrès réalisés dans la mise en œuvre du document d'orientation.

C. Carte du réseau européen des voies navigables (résolution n° 30)

48. Le Groupe de travail a pris note de l'information communiquée par le secrétariat selon laquelle la carte avait été approuvée par la Section de l'information géospatiale de l'ONU pour publication, sous réserve de modifications d'ordre rédactionnel, et était disponible sur la page Web du SC.3. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour le travail accompli. L'Allemagne a indiqué que la base de données du Livre bleu pouvait être utilisée pour le projet RIS COMEX à titre de source d'informations statiques. Le Président a invité les États membres à prendre contact avec le secrétariat au sujet des futures actualisations de la carte.

49. L'Ukraine a demandé au secrétariat de vérifier les informations relatives à la section ukrainienne de la voie navigable E 40 indiquée sur la carte. Il a été demandé au secrétariat de consulter l'Ukraine et d'élaborer un amendement, le cas échéant.

V. Normalisation des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 4 de l'ordre du jour)

A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 5)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5 et Amend.1 et 2,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/13, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/14,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15, document informel SC.3/WP.3
n° 22 (2019).

50. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la session extraordinaire du groupe d'experts du CEVNI tenue les 7 et 8 février 2019 à Strasbourg (France), qui avait été accueillie par la CCNR et comprenait la réunion conjointe avec le groupe de travail de la CCNR sur le Règlement de police pour la navigation du Rhin et la réunion conjointe avec le secrétariat de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI). En outre, la CCNR a fait état de la bonne coopération entre les secrétariats de la CEE, de la CCNR et de la CDNI, en particulier s'agissant de modifier le chapitre 10 du CEVNI pour l'harmoniser avec la CDNI. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire les projets d'amendements au CEVNI proposés par le groupe d'experts du CEVNI tels qu'ils figurent dans les appendices aux annexes I et II du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/13 et a demandé au secrétariat de les transmettre au SC.3.

51. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur les résultats de la trentième réunion du groupe d'experts du CEVNI, tenue le 18 juin 2019. Il a demandé au secrétariat d'établir un rapport détaillé en tant que document de travail pour la soixante-troisième session du SC.3. Le Groupe de travail a également noté que la trente et unième réunion du groupe d'experts se tiendrait le 5 novembre 2019, immédiatement avant la soixante-troisième session du SC.3.

52. Le Groupe de travail a pris note des amendements au Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR) adoptés par la CCNR à sa session d'automne de 2018 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/14). Il a été informé des décisions prises par la Commission de la Moselle à sa séance plénière du 23 mai 2019 (document informel SC.3/WP.3 n° 22 (2019)) et a demandé au secrétariat de les publier en tant que document de travail pour la soixante-troisième session du SC.3. La CCNR a informé les participants à la session que les amendements récemment apportés au RPNR, adoptés par la CCNR à sa session de printemps de 2019, seraient transmises au secrétariat en temps voulu.

53. Le Groupe de travail a pris note de la comparaison des chapitres 1 à 4 de la révision 5 du CEVNI, y compris les amendements 1 et 2, et des chapitres 1 à 4 du RPNR au 1^{er} décembre 2018, établie par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/15), et a demandé à celui-ci de transmettre ce document au groupe d'experts du CEVNI et de continuer à comparer le CEVNI et le RPNR, en coopération avec la CCNR. La CCNR a remercié le secrétariat pour ce travail et a ajouté que ses observations seraient soumises au SC.3 à sa soixante-troisième session.

54. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que la publication du Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (SIGNI), adopté par la résolution n° 90, était disponible sur le site Web et que la version papier suivrait prochainement.

55. Il a été demandé au secrétariat d'établir une version récapitulative des amendements à la révision 5 du CEVNI, adoptés par le SC.3 pendant la période allant de 2016 à 2018 pour faciliter les travaux du groupe d'experts du CEVNI.

B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/4, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/16, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/17, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18.

56. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de la Fédération de Russie sur l'analyse comparative de la directive (UE) 2016/1629, de l'ES-TRIN et de l'annexe à la résolution n° 61 en vue d'harmoniser le règlement du Registre fluvial russe avec la directive de l'Union européenne. Ont été présentés les résultats de l'analyse des chapitres sur la structure et la résistance de la coque, la stabilité et le compartimentage, la protection contre le feu, le matériel d'ancrage, les engins de sauvetage, le matériel électrique et de navigation et la prévention de la pollution par les bateaux. Il en avait été conclu que : a) les dispositions de l'ES-TRIN étaient plus détaillées que celles de la résolution n° 61 et comprenaient aussi des instructions relatives à l'installation du matériel, aux essais, aux modèles de certificat et aux dispositions transitoires ainsi qu'à l'application des directives européennes et des normes internationales ; b) les dispositions de la résolution n° 61 et de l'ES-TRIN étaient susceptibles de converger, les dispositions de l'ES-TRIN devant alors prédominer, mais les différences entre les deux documents ne permettaient pas de les appliquer simultanément ; et c) les dispositions de l'ES-TRIN étaient souvent moins détaillées que les règlements du Registre fluvial et que ceux d'autres sociétés de classification ; lors de la conception et de la construction des bateaux, le règlement d'une société de classification devait donc être appliqué en plus des dispositions de l'ES-TRIN.

57. Le Groupe de travail a pris note de la proposition d'amendement à l'annexe à la résolution n° 61 sur les dispositions relatives à l'aménagement de la rampe des bateaux de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/16), complétée par des précisions de la Fédération de Russie. Le Groupe de travail a approuvé provisoirement la proposition et décidé de l'inclure dans l'annexe en tant que chapitre distinct, sur proposition de la CCNR. Il a été demandé au secrétariat de transmettre au SC.3 la proposition telle que mise au point pour adoption définitive.

58. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire le projet de chapitre 8C, « Dispositions particulières pour les bateaux munis de systèmes de propulsion ou de systèmes auxiliaires utilisant des combustibles dont le point d'éclair est égal ou inférieur à 55° C » (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/4) et a demandé au secrétariat de le transmettre au SC.3 pour adoption définitive.

59. Le Groupe de travail a pris note de la proposition du secrétariat tendant à harmoniser l'annexe à la résolution n° 61 avec l'édition de 2017 du Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/17).

60. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat d'avoir achevé la traduction en russe de l'édition de 2017 de l'ES-TRIN¹⁸ et a demandé au secrétariat de commencer à établir la traduction de l'édition de 2019. La CCNR a remercié le secrétariat pour le travail accompli et a informé les participants des différentes versions linguistiques de l'édition de 2017 fournies par la Commission européenne, disponibles sur le site Web du CESNI à l'adresse www.cesni.eu/en/technical-requirements, sur lequel figurait également un lien vers la traduction russe de la CEE.

61. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de la CEMT sur un projet de chapitre 15B de l'annexe à la résolution n° 61 sur les prescriptions particulières applicables aux bateaux à passagers d'une longueur maximale de 24 m et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers, fondé sur le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/18. La CEMT a fourni des précisions sur le champ d'application, la nature et l'objet de l'avant-projet et a informé la session des travaux en cours du CESNI sur cette question en vue d'éventuelles modifications de l'ES-TRIN.

62. La CCNR a remercié la CEMT pour le travail accompli et a fourni des détails sur l'examen de cette question par le groupe de travail temporaire du CESNI sur les bateaux à passagers (CESNI/PT/Pax) lors de sa réunion tenue les 2 et 3 avril 2019 à Pettenasco (Italie). Le groupe de travail temporaire avait convenu de la nécessité de modifier l'ES-TRIN pour les petits bateaux à passagers d'excursion journalière et avait mentionné les dérogations accordées par certains États membres aux bateaux nouvellement construits opérant dans des zones limitées. Il avait décidé de faire l'inventaire des dispositions nationales applicables aux bateaux de ce type nouvellement construits et de leurs zones d'exploitation afin de répertorier des prescriptions nationales similaires qui serviraient de base à une norme européenne harmonisée. Plusieurs problèmes avaient été recensés : a) l'applicabilité des types de conception de ces bateaux au sein de l'Union européenne du point de vue de la sécurité ; b) leur capacité en nombre de passagers ; et c) la nécessité éventuelle de dérogations aux prescriptions de stabilité pour permettre une harmonisation. Le débat se poursuivrait à la réunion suivante, en septembre 2019, en vue d'introduire ces dispositions dans l'ES-TRIN.

63. La Fédération de Russie a informé les participants des dispositions particulières appliquées aux menues embarcations d'une longueur maximale de 20 m et ayant jusqu'à 12 personnes à bord, et a proposé de poursuivre l'examen en profondeur de la proposition de la CEMT, sur la base des dispositions nationales. Le Président s'est déclaré favorable et a proposé de recueillir des informations sur les prescriptions nationales des États membres qui appliquaient la résolution n° 61. L'Ukraine, en tant que pays d'application, était d'avis qu'un tel chapitre serait utile ; toutefois, étant donné les travaux en cours sur l'harmonisation de la résolution avec l'ES-TRIN, il convenait de coordonner ces travaux avec les décisions du CESNI afin de les faciliter. En fin de compte, le Groupe de travail a décidé d'attendre les observations des États membres, des commissions fluviales et du CESNI et de poursuivre le débat à sa session suivante.

C. Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révisée)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/179, TRANS/SC.3/150, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/19.

64. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire le projet d'annexe à la résolution n° 21 tel que modifié (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/19), établi par le secrétariat en consultation avec la Roumanie, la Commission du Danube et la Commission de la Save, conformément à la décision du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/207, par. 42). La Roumanie a appuyé la proposition. Il a été demandé au secrétariat de la transmettre au SC.3 pour adoption finale.

¹⁸ Disponible à l'adresse suivante : www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/sc3/publications/ES-TRIN_2017_ru_full.pdf.

65. Le Groupe de travail a approuvé à titre préliminaire la proposition visant à mettre à jour l'annexe à la résolution n° 21, intitulée « Stations de réception sur les voies navigables européennes pour le transbordement des déchets provenant de bateaux » (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/3) en y ajoutant des informations sur les stations de réception en Roumanie et des pictogrammes permettant de différencier les types de déchets. Il a été demandé au secrétariat de recueillir des informations auprès d'autres États membres et d'établir un projet d'actualisation de l'appendice.

VI. Automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et navigation intelligente (point 5 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/2019/15, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/20.

66. Un débat sur l'automatisation dans le domaine de la navigation intérieure et la navigation intelligente a eu lieu dans l'après-midi du 20 juin 2019. L'animateur était M. J. Fanshawe, Président du MASRWG (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord).

67. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. G. Georgiadis, secrétaire du Comité des transports intérieurs, sur les faits saillants et les résultats du débat de haut niveau sur l'automatisation dans les transports (tenu le 19 février 2019 pendant la quatre-vingt-unième session du Comité) et de l'adoption de la Résolution ministérielle sur le renforcement de la coopération, de l'harmonisation et de l'intégration à l'ère de la numérisation et de l'automatisation des transports, dans laquelle sont traités tous les modes de transports intérieurs¹⁹. L'orateur a mis l'accent sur les principales questions abordées dans la résolution et a évoqué les travaux en cours dans tous les modes de transport en vue de l'harmonisation, de la multimodalité et de la réduction globale des émissions de polluants atmosphériques et de l'écologisation, qui devaient être abordés dans un cadre mondial ; un exemple récent en était le lancement de trains fonctionnant à l'hydrogène. Il a poursuivi en parlant du rythme de l'évolution technologique liée à la numérisation et aux systèmes de transport intelligents, de son incidence sur la base réglementaire et de la manière d'y faire face.

68. EDINNA et l'Académie maritime de Harlingen ont informé les participants de la modernisation du bateau-école *Emeli*, qui était équipé d'un système de propulsion novateur composé d'un moteur diesel, de piles à combustible et de batteries au lithium ionique, et ont évoqué les obstacles à la certification des piles à combustible dans les transports maritimes. La CCNR a évoqué d'autres bateaux fonctionnant à l'hydrogène et au GNL en Europe, les procédures d'homologation en vigueur en Allemagne et en France et la procédure d'introduction de modifications dans les prescriptions techniques appliquées par le CESNI. L'orateur a souligné le rôle de l'échange d'informations et des enseignements tirés de l'expérience pour le personnel chargé de la réglementation.

69. La FEPI et l'ERSTU ont braqué les projecteurs sur les programmes ayant trait au transport fluvial en Allemagne : a) une étude sur l'hydrogène et les autres carburants de substitution dans la navigation intérieure, lancée par le Ministère des transports et de l'infrastructure numérique ; et b) l'adoption, le 14 mai 2019, du plan directeur pour le transport par voie navigable. Le Groupe de travail a invité l'Allemagne à fournir des informations plus détaillées sur le plan directeur au SC.3 à sa soixante-troisième session.

70. Le Groupe de travail a pris note des propositions concernant les mesures de suivi qu'il pourrait prendre dans le domaine de l'automatisation (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/20). L'orateur a mentionné les débats en cours à l'ISO sur les termes et définitions des bateaux de surface autonomes. La CCNR a souligné que les définitions des niveaux d'automatisation seraient mises à jour en 2020-2021. Le Groupe de travail a décidé : a) d'élaborer une résolution du SC.3 visant à appuyer l'automatisation dans la navigation intérieure ; et b) de continuer à échanger des informations sur cette question au moyen d'un

¹⁹ ECE/TRANS/288, annexe I, téléchargeable à l'adresse : www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/itc/ECE-TRANS-288f.pdf.

questionnaire pour la session suivante du SC.3. Il a été demandé au secrétariat de rédiger une résolution et de recueillir des informations pour la session suivante du SC.3.

71. Le Groupe de travail a examiné une proposition visant à élaborer un plan par étapes pour la coopération internationale en matière de promotion et de développement de la navigation autonome. Ce plan viserait à intégrer l'automatisation de la navigation intérieure dans les activités du Comité des transports intérieurs relatives aux systèmes de transport intelligents. L'Allemagne, la Belgique, l'Ukraine, EDINNA, l'ETF et la FEPI ont proposé de compléter le plan par la formation et le perfectionnement, les besoins en personnel et la responsabilité, et particulièrement cette dernière, de manière détaillée. La Belgique a proposé d'inviter l'IVR²⁰ à la session suivante du SC.3. L'Ukraine s'est référée aux travaux de recherche de l'Académie maritime d'Odessa et au cours de formation des opérateurs de services d'information fluviale. Ont été mentionnés les problèmes suivants : a) le besoin qu'avaient les industriels d'une période de transition ; b) la nécessité d'élaborer des normes européennes ; des travaux étaient en cours au CESNI ; c) les répercussions de l'automatisation sur les activités des groupes internationaux d'experts des services d'information fluviale ; et d) l'effet positif de l'automatisation sur la pénurie de personnel qualifié dans ce secteur. Il a été demandé au secrétariat d'établir un projet pour la soixante-troisième session du SC.3, sous réserve des modifications proposées.

72. Le Groupe de travail a examiné les possibilités d'automatisation de la navigation en se fondant sur l'exposé présenté par la Belgique à l'atelier du 19 juin 2019. L'ETF a souligné que la numérisation des documents des équipages et des bateaux entraînerait des coûts supplémentaires importants. EDINNA, l'ERSTU et l'orateur ont fourni des exemples concrets de cargaisons susceptibles d'être transportées sur des bateaux autonomes, en particulier dans les zones urbaines : conteneurs, matériaux de construction et denrées alimentaires pour l'approvisionnement des restaurants. La Belgique a été invitée à établir un document pour la soixante-troisième session du SC.3 sur la base de son exposé.

73. L'orateur a présenté un exposé sur l'actualisation de la réglementation et les tendances en matière d'automatisation dans le transport maritime : a) une croissance continue de l'autonomie, de nouveaux systèmes et concepts, des avantages reconnus pour les bateaux conventionnels et un intérêt accru pour les bateaux contrôlés à distance ; b) les travaux réglementaires de l'OMI sur les définitions, l'examen des normes et la mise à jour de l'exercice de cadrage réglementaire de l'OMI pour les bateaux de surface autonomes ; c) les Codes de conduite et de pratique pour les bateaux de surface autonomes du Royaume-Uni, publiés respectivement en 2016 et 2018 (version 2.0) (www.maritimeuk.org/media-centre/publications). La version 3.0 serait disponible en novembre 2019. La principale tâche était de veiller à ce que tous les bateaux soient exploités dans le respect des cadres réglementaires et des normes en vigueur ; l'accent devait être mis sur la responsabilité des industriels et le rôle de l'élément humain pour assurer la sûreté et la sécurité de la navigation autonome.

74. Le Président a remercié l'orateur pour le succès de la table ronde et l'a invité à prendre part aux futures sessions.

²⁰ Association internationale pour la sauvegarde des intérêts communs de la navigation intérieure européenne et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe.

VII. Suivi de la Conférence ministérielle internationale intitulée « Les liaisons par la navigation intérieure » (point 6 de l'ordre du jour)

A. Suivi de la mise en œuvre des décisions adoptées lors de la Conférence de Wrocław

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/21.

75. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par le secrétariat sur une proposition visant à effectuer le suivi de la mise en œuvre par les États membres des décisions de la Conférence de Wrocław, sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/21. Comme suite à la proposition de la Belgique, le Groupe de travail a demandé au secrétariat, en consultation avec la Belgique et les autres États membres intéressés, de modifier le projet pour examen et adoption par le SC.3 à sa soixante-troisième session.

76. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. R. Janssens, du secrétariat de la CEE, sur le projet d'indicateurs de connectivité des transports intérieurs durables, qui visait à fournir aux États membres un outil permettant d'évaluer la connectivité externe et de faciliter la notification de l'avancement de la réalisation des objectifs de développement durable. La Belgique, l'ERSTU et l'ETF ont formulé des observations : a) l'objectif global était un ensemble final d'indicateurs qui seraient disponibles pour tout pays en vue d'une autoévaluation ; b) les rapports d'observation du marché établis par la CCNR pouvaient être pertinents pour les indicateurs du transport par voie navigable ; et c) ceux-ci devaient également porter sur la viabilité sociale, notamment la formation, la certification et les conditions de travail des équipages. Les États membres et les commissions fluviales ont été invités à communiquer au secrétariat, le cas échéant, leurs observations sur le projet avant le 1^{er} août 2019.

B. Révision du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe

Document : ECE/TRANS/SC.3/189.

77. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la révision en cours du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe, suite à la décision prise à sa cinquante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/108, par. 42), en vue de son adoption et de sa publication en 2020. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du consultant M. J.J. Boll (Académie maritime de Harlingen) sur la structure et les principaux thèmes du projet révisé de Livre blanc.

78. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'envoyer le projet une fois mis au point aux États membres, aux commissions fluviales et aux autres parties prenantes pour observations, et de soumettre le document actualisé au SC.3 pour examen et adoption à sa soixante-troisième session. La Belgique, l'Ukraine et l'ERSTU ont formulé des observations. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de distribuer le projet en anglais avant la fin de juillet, s'il était disponible, et les autres versions linguistiques lorsqu'elles seraient disponibles, et de prévoir suffisamment de temps pour un examen approfondi de cette question dans l'ordre du jour provisoire de la soixante-troisième session du SC.3.

VIII. Promotion des services d'information fluviale ainsi que des autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)

A. Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (résolution n° 48, révision 3)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/12, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/22, documents informels SC.3/WP.3 n°s 11 et 15 (2019).

79. M. W. Haupt, Président du groupe international d'experts du Système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) (Allemagne), a informé les participants des décisions prises par le groupe d'experts sur la proposition de la Fédération de Russie tendant à modifier la partie D (documents informels SC.3/WP.3 n°s 11 et 15 (2019)) : les modifications proposées aux sections 1 et 4 avaient été acceptées, et les amendements aux figures 1 à 4 de la section 4B visant à rendre celles-ci plus générales seraient examinés par le groupe d'experts lors des travaux sur l'édition 2.5 de la norme ECDIS Intérieur. Le Groupe de travail a remercié M. Haupt pour le travail accompli, a approuvé à titre préliminaire le projet d'annexe révisée à la résolution n° 48 figurant dans les documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/12 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/22 et les documents informels SC.3/WP.3 n°s 2, 11 et 15 (2019), sous réserve des modifications acceptées par le groupe d'experts. Il a été demandé au secrétariat de le finaliser et de le transmettre au SC.3 pour adoption définitive.

80. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. Haupt sur les futurs aspects de l'ECDIS Intérieur, les résultats de la semaine consacrée aux services d'information fluviale qui s'était tenue du 4 au 6 juin 2019 à Galați (Roumanie) et le groupe d'experts des technologies de l'information (CESNI/TI) nouvellement créé. Lors de la réunion de Galați, le groupe d'experts avait réfléchi à son futur programme de travail et avait examiné le contenu et les perspectives de la norme ECDIS Intérieur. Il était prévu : a) de poursuivre l'harmonisation de la norme avec les dispositions du CEVNI et de l'AISM, tout en maintenant son applicabilité aux particularités des conditions fluviales ; b) d'étendre la norme aux applications embarquées pour la navigation autonome ; c) d'intégrer les données dynamiques ; d) d'élaborer une norme pour les essais de l'ECDIS Intérieur en vue de l'homologation de type ; et e) d'harmoniser la norme avec la norme ECDIS maritime (S-101). Répondant aux questions posées par l'Ukraine, l'orateur a fourni des précisions sur les modèles mathématiques utilisés dans le projet RIS COMEX (programme de gestion des couloirs de transit par les services d'information fluviale) et sur l'organisation des travaux futurs dans le cadre du CESNI, y compris la participation de pays pour lesquels les normes CESNI n'étaient pas obligatoires.

B. Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure (résolution n° 80)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/199, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/23, documents informels SC.3/WP.3 n°s 16 à 20 (2019).

81. Le Groupe de travail a examiné le projet d'annexe révisée à la résolution n° 80, « Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure » (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/23 et documents informels SC.3/WP.3 n°s 16 à 20 (2019)), complété par des informations fournies par le secrétariat. Le Groupe de travail a remercié M. C. Plasil, Président du groupe international d'experts des avis à la batellerie, pour son excellent travail.

82. L'Ukraine a proposé d'ajouter au projet des informations sur les données dynamiques prévisionnelles et a été invitée à établir une proposition détaillée en vue d'en débattre avec le Président du groupe international d'experts. Le Groupe de travail serait informé des résultats et prendrait les décisions appropriées. Le Groupe de travail a provisoirement approuvé le projet et a demandé au secrétariat d'y mettre la dernière main et de le transmettre au SC.3 pour adoption définitive.

C. Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour les services d'information fluviale

Documents : ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1, document informel SC.3/WP.3 n° 14 (2019).

83. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. S. Bober, Président du groupe international d'experts VTT²¹ (Allemagne), sur la nouvelle version de la norme internationale relative au repérage et au suivi des bateaux sur les voies navigables et le règlement d'exécution (UE) 2019/838 du 20 février 2019 (document informel SC.3/WP.3 n° 14 (2019)). L'orateur a commencé par donner des informations sur le cadre réglementaire des systèmes de suivi et de repérage des bateaux de la Commission européenne, de la CCNR et de la CEE et a évoqué l'objectif de l'actualisation de la norme VTT et la démarche suivie. Les principales modifications comprenaient des dispositions relatives aux stations mobiles AIS intérieur, aux AtoN²² AIS intérieur et aux questions connexes. Il a en outre mentionné les répercussions sur d'autres documents européens relatifs à l'AIS et a mis l'accent sur les faits récents concernant les messages spécifiques de l'application de l'AIS intérieur, leur visualisation et les prochaines étapes.

84. Le Président du groupe international d'experts VTT a fait un exposé sur les tâches, la structure et le fonctionnement du CESNI/TI, qui intégrerait les quatre groupes internationaux d'experts SIF en tant que groupes de travail temporaires, chacun chargé d'examiner des questions spécifiques. Les Présidents des groupes de travail temporaires feraient rapport au CESNI/TI, qui déciderait des étapes suivantes. Cela aurait une incidence sur la participation d'autres organisations internationales, y compris la CEE, à l'approbation des normes SIF. Les groupes de travail temporaires devaient commencer leurs travaux le 1^{er} janvier 2020 et les poursuivre jusqu'à la fin du programme de travail du CESNI/TI en 2021. Les experts souhaitant participer aux groupes de travail temporaires ont été invités à en informer le secrétariat ou les Présidents des groupes internationaux d'experts SIF. La dernière Semaine SIF se tiendrait à Liège (Belgique) du 25 au 29 novembre 2019. Le Président a remercié M. Bober pour ses explications détaillées et a exprimé l'espoir qu'à l'avenir, les Présidents des groupes d'experts VTT et ECDIS Intérieur continueraient d'apporter leur soutien aux activités des SC.3 et SC.3/WP.3.

85. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir pour sa session suivante, en coopération avec le Président du groupe international d'experts VTT, un projet de révision de la résolution n° 63 sur la base de la nouvelle version de la norme internationale relative au repérage et au suivi des bateaux sur les voies navigables.

IX. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/184, ECE/TRANS/SC.3/2009/6.

86. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet des consultations préliminaires avec la Commission européenne et le CESNI sur la manière d'optimiser la répartition des travaux sur les qualifications professionnelles entre la

²¹ Repérage et suivi des bateaux.

²² Aide à la navigation.

Commission européenne, le CESNI et la CEE – en vue de réviser la résolution n° 31, les prescriptions relatives à la connaissance des conditions locales et autres questions – et a demandé au secrétariat de poursuivre les consultations. L'Ukraine a indiqué qu'elle avait besoin d'un délai supplémentaire pour adapter son cadre réglementaire et a demandé que la question de la reconnaissance des certificats soit également abordée lors des consultations.

X. Termes et définitions se rapportant au transport par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/24.

87. Le Groupe de travail a : a) approuvé la proposition de la Fédération de Russie relative à la terminologie employée pour l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/24) ; b) demandé au secrétariat de la transmettre au Groupe d'experts de l'évaluation comparative des coûts de construction des infrastructures de transport ; et c) approuvé son utilisation dans le futur glossaire des termes et définitions relatifs au transport par voie navigable.

XI. Statistiques des transports par voie navigable (point 10 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/SC.3/2018/14.

88. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. A. Blackburn, secrétaire du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), sur les travaux en cours concernant le recensement des voies navigables E. Il a présenté des exemples d'analyse de la répartition modale des données pour trois modes de transport intérieur aux Pays-Bas, sur la base des données de la base de données de la CEE sur les statistiques des transports et de la carte sur la combinaison des données relatives au fret dans le recensement des lignes ferroviaires E. À sa soixante-dixième session, tenue du 12 au 14 juin 2019, le WP.6 avait décidé de maintenir à son ordre du jour le recensement des voies navigables E et avait décidé : a) que l'idée d'un recensement des voies navigables E continuerait d'être examinée, mais qu'il convenait d'approfondir les concepts ; et b) que les travaux de collecte des données déjà réalisés ne devaient pas être répétés et que les statistiques existantes collectées par Eurostat pouvaient déjà être visualisées.

89. A suivi un débat sur : a) la volonté des armateurs de communiquer des données statistiques sur le transport de marchandises à l'extérieur de l'Union européenne ; et b) la coopération avec le Forum international des transports, Eurostat et les commissions fluviales pour la collecte de statistiques sur le transport par voie navigable. Y ont participé la Belgique, l'Ukraine, l'ERSTU et le secrétariat. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour le travail accompli, a approuvé les résultats et a demandé que ces travaux soient poursuivis.

XII. Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour)

A. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 et Amend.1.

90. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des mises à jour disponibles de l'annexe IV de la résolution n° 40, révision 4, et des nouvelles rubriques dans la base de données en ligne des spécimens du certificat international de conducteur de bateau de plaisance transmis par la Lituanie et l'Afrique du Sud. Le Groupe de travail a également été informé de l'intérêt de la Géorgie, du Kazakhstan et du Kirghizistan pour la réglementation internationale relative aux menus embarcations et aux bateaux de plaisance.

91. Il a été demandé au secrétariat d'établir des amendements à l'annexe IV de la résolution n° 40 pour la session suivante du SC.3. Les États membres ont été invités à mettre à jour l'annexe IV de la résolution n° 40, le cas échéant. L'EBA a encouragé les pays à tenir ces informations à jour. Les États membres ont également été invités à fournir les coordonnées des autorités responsables du certificat afin de faciliter ce travail.

B. Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance

92. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat et par l'EBA des progrès réalisés à ce jour par le groupe de travail informel de la navigation de plaisance et des résultats de sa quatrième réunion, tenue les 17 et 18 juin 2019, juste avant sa propre cinquante-cinquième session, en particulier des travaux en cours sur les modules de vérification des connaissances du CEVNI. Le Groupe de travail a noté que la réunion suivante du groupe était prévue juste avant sa cinquante-sixième session et a invité les États membres à y participer.

93. L'EBA a informé le Groupe de travail des travaux en cours sur la révision des dispositions relatives aux bateaux de plaisance dans l'ES-TRIN (chap. 26) et de son intention d'élaborer une proposition visant à actualiser l'annexe à la résolution n° 61. Le Groupe de travail s'est félicité de cette proposition.

C. Formation et perfectionnement des conducteurs de bateaux de plaisance

Document : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2019/11.

94. Le Groupe de travail a été informé des réponses soumises par 30 pays au questionnaire approuvé à sa cinquante-quatrième session sur la formation et le perfectionnement des conducteurs de bateaux de plaisance. Un aperçu général des réponses avait été transmis au groupe de travail informel de la navigation de plaisance pour suite à donner.

XIII. Thème général de la cinquante-sixième session du Groupe de travail (point 12 de l'ordre du jour)

95. Le Groupe de travail a décidé que le thème de sa session suivante serait « Les objectifs de développement durable et la manière dont ils peuvent être atteints en ce qui concerne les voies navigables ».

XIV. Questions diverses (point 13 de l'ordre du jour)

A. Stratégie du Comité des transports intérieurs

96. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. Georgiadis sur la nouvelle stratégie que le Comité des transports intérieurs avait adoptée à sa quatre-vingt-unième session, les tâches de suivi pour tous les groupes de travail des transports et l'adoption de la résolution n° 265 « Faciliter le développement des transports par voie navigable » le 22 février 2019²³. Il a également souligné d'autres décisions du Comité concernant les activités des groupes de travail, en particulier celle de passer de programmes de travail et d'évaluation biennaux à des plans budgétaires annuels.

²³ www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc3/ITC_resolution_No._265.pdf.

B. Deuxième Forum annuel des ports ukrainiens de 2019

97. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'Ukraine sur les principaux thèmes et résultats du deuxième Forum annuel des ports ukrainiens de 2019 et de la table ronde sur la sûreté portuaire (30 et 31 mai 2019, Odessa (Ukraine)) organisée par l'Autorité ukrainienne des ports maritimes.

C. Septième Forum international de la formation et du perfectionnement des gens de mer et des équipages

98. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par l'Ukraine au sujet du septième Forum international de la formation et du perfectionnement des gens de mer et des équipages, qui s'était tenu le 7 juin 2019 à Odessa, et qui avait été consacré au soixante-quinzième anniversaire de l'Université nationale « Académie maritime d'Odessa ».

D. Hommage à M. Bühler

99. Le Groupe de travail a remercié M. Max Bühler (Suisse) pour sa contribution hautement professionnelle et dévouée aux travaux du SC.3 et du Groupe de travail pendant des décennies et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

XV. Adoption du rapport (point 14 de l'ordre du jour)

100. Conformément à la pratique établie, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa cinquante-cinquième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.
